Jaro 11 Oktobro 1958 N-ro 1



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I. F. E. F.**

LA INTERNACIA FEDERACIO ESPERANTISTA FERVOJISTA

Sekretariejo : Orteliusstraat 108.III Amsterdam, Nederlando

La Transeŭropa Ekspreso ligas 70 urbojn en Eŭropo

NIA BULTENO

En la arhusa kongreso ni vaste priparolis la enhavon, formaton kaj aspekton de nia Bulteno. Veninte hejmen, la IFEF-estraro tuj faris la necesajn paŝojn por plenumi la dezirojn de la membroj, kaj jen la rezultato.
La formato ne multe ŝanĝiĝis, ĉar pli granda formato postulas ankaŭ pli da paĝoj, kaj por tio mankas la financaj rimedoj.

Pli volonte ni estonte eldonos nian organon ĉiumonate — se la kaso tion permesas — ĉar ni scias, ke por multaj membroj nia gazeto estas la nura kontaktilo inter ili kaj la federacio.

Ni elektis simplan, sed modernan kapon, samtempe plenumante la deziron de la kongreso ŝanĝi la nomon en: „La Internacia Fervojisto".

La nuna plibonigo de nia bulteno estas la tria en la daŭro. de la 10-jara ekzistado de IFEF. Paŝon post paŝo ni do progresas, kaj iam ni certe atingos nian celon: fari „La Internacia Fervojisto" la plej bona faka gazeto esperantista.

La estraro



EL LA REDAKTEJO

Ĉu vi estas kontenta pri la nuna aspekto de nia organo karaj legantoj? Mi forte esperas tion, ĉar kvankam la fina decido ne kaŭzis „emocian noktankunvenon" kaj la kasisto ne demonstracie svingis malplenan monujon, ni tamen nur post vasta priparolado kaj multe da pripensado povas prezenti al vi nian Bultenon en ĝia nova formo.

Ĉefe ni dankas tion al nia iama redaktoro s-ro De Jong, kiu estas ankoraŭ tiom ligita al sia ŝatata laboro, ke li nur pene kaj kun bedaŭro transdonis al mi tiun taskon.

Pro mia multjara kunlaboro kun s-ro De Jong mi scias ke li treege ŝatis la redaktoran laboron. Multajn plibonigojn li jam aplikis, sed neniam li estis tute kontenta. Ofte li diris: „Se mi nur havus monon kaj tempon, mi farus nian Bultenon la plej bela el ĉiuj".

Ne estas facila tasko por mi anstataŭi tian entuziasman funkciulon, sed feliĉe li restas en la estraro kiel prezidanto, do mi povas lin ĉiam konsulti kaj profiti liajn spertojn.

En la arhusa kongreso mi diris ke mi donos kelkajn direktivojn al la landaj redaktoroj kaj aliaj ensendantoj de artikoloj. Tio tamen ŝajnas al mi superflua, ĉar la kunlaborado inter la membroj kaj s-ro De Jong estis tiom kontentiga, ke mi nur povas diri: „daŭrigu sammaniere kaj mi estos kontenta". En la arhusa kongreso ni ankaŭ decidis okazigi redaktoran kunvenon sub prezido de la IFEF-redaktoro.

Por ke mi jam antaŭe havu superrigardon pri la laboro farita de ili, mi petas al la diverslandaj redaktoroj ke ili bonvolu sendi al mi regule siajn gazetojn. Mia adreso estas: H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam C., Nederlando.



La 11-a I.F.E.F.-Kongresso

Linz, 9a ĝis 14a de majo 1959.

Informilo n-ro 1

Protektoro: Dipl. Inĝ. Karl Waldbrunner, ministro pri trafiko kaj elektraj aferoj.

Honorkomitato: Ministro Dipl. Inĝ. D-ro Juris, Mag. Docento Hans Frenzel, Prezidanto de Kalkulkontrolejo, Honora Prezidanto de A.E.F. Ministro em. Vinzens Übeleis, Prezidanto Österr. Verkehrswerbung.
D-ro Heinrich Gleissner, Landestro de Liglando Oberösterreich.
Fransz Jonas, land- kaj urbestro de Wien, Deputito al Nationalrat.
D-ro Ernst Koref, Urbestro de Linz, Deputito al Bundesrat.
Deputito al Nationalrat Richard Freund, Estro de la Fervojista Sindikato Aŭstrio.
Kortega Konsilisto D-ro Maximilan Schantl, Ĝeneraldirektoro de Aŭstria Fervojaro.
Kortega Konsilisto D-ro Walther Sandig, Ĝeneralsekretario de Aŭstria Fervojaro.
Kortega Konsilisto D-ro Leopold Kassecker, Prezidanto de la Direkcio Linz.
Kortega Konsilisto Dipl. Inĝ. Carl Stolz, Prezidanto de la Direkcio Wien.
Kortega Konsilisto Dipl. Inĝ. Josef Dultinger, Prezidanto de la Direkcio Innsbruck.
Kortega Konsilisto D-ro Karl Gradischnigg, Prezidanto de la Direkcio Villac.
Direkcia Konsilisto Dipl. Inĝ. Friedrich Klose, Vicprezidanto de la Direkcio Linz.
Kortega Konsilisto Hugo Steiner, Direktoro de la Internacia Esperanto-Muzeo en Wien, Honora Prezidanto de AFEF.
Direkcia Konsilisto D-ro Karl Kaiser, Estro de Kulturkomitato de la Aŭstriaj fervojistoj.
Franz Harringer, Vicprezidanto de la Laborista Ĉambro Linz kaj Estro de la Fervojista Sindikato, regiono Linz.
D-ro Hellmut Tursky, Direktoro de Fremdultrafikoficejo Linz, Magistrata Konsilisto.
Efektiva Oficejkonsilisto en la Ministerio por Internaj Aferoj Rajmund Cech, Prezidanto de AEF.

La loka kongreskomitato (L.K.K.)

Adreso: Linz/Danubio, Bahnhofstrasse 3, Aŭstrio.
Afergvidanta prezidanto: Dipl. Inĝ. Fritz Tschom.
Vicprezidanto: Hans Bürger.
Sekretario: Louis Angemayer.
Helpsekretario: Johann Geroldinger.
Kasisto: Walter Ulrich.
Loĝado kaj manĝado: Max Hollinger.
Helpantoj: Ĉiuj Linzaj Esperantistoj.

Kongresejo: Kaufmännisches Vereinshaus, Linz/Danubio, Landstrasse 49.

La Loka postkongresa Komitato (LPKK):

Adreso: Internacia Esperanto-Muzeo, Wien I, Hofburg, Aŭstrio.
Prezidanto: Kort. kons. Hugo Steiner.
Vicprezidanto: Josef Zink.
Kasisto: Josef Hawla.

Bankkonto de la LKK kaj de la LPKK:
Arbeiterbank Linz/Danubio, Christian Coulinstr. 32, Konto N-ro 75 252.

Dato de la postkongreso en Wien: 15-a ĝis la 18-a de majo 1959.
Informoj pri programo, kotizo, loĝado ktp: vidu en la 2-a informilo.

Noto de la ĉefestraro:
Kongresproponojn oni nepre ensendu antaŭ la 1-a de januaro 1959.
En la decembra numero de „La Internacia Fervojisto" troviĝos la aliĝilo.

EŬRO-HORLOĜO

Antaŭ kelkaj jaroj aperis rimarkinda propono de konata nederlanda profesoro d-ro mag. G. van den Bergh, celanta ŝanĝi la iradon de la horloĝo. La tago estas dispartigata en 24 horoj. Konata fakto. La tagmeza horo estas la 12a kaj la tago finiĝas je la 24a horo. Matene ni ellitiĝas je kutima horo, ĉiuj laŭ gusto aŭ neceso kaj en la vespero aŭ nokto ni enlitiĝas je horo konvena. Dumtage ni laboras. Tiel almenaŭ estas ĝenerala tradicia irado en la vivo de ni homoj. Somere la tagoj estas pli longaj ol la noktoj, dum la vintro la mallumaj noktoj okupas la plej multon el la 24 horoj.
En la vintro, ni eŭropanoj, ellitiĝas dum ankoraŭ la mallumo regas kaj ni venas hejmen el la laborejo dum jam noktiĝas.
En la somero la suno jam dum 2-3 horoj brilas kiam ni iras al la laborejo kaj same post la hejmenveno la suno afable sin prezentas dum ankoraŭ kelkaj horoj. Se ne la suno brilas, tamen la lumo restas.
Post la unua mondmilito en kelkaj landoj la registaroj enkondukis tiel nomatan „somertempon". Per unufoja ŝanĝo de la horloĝo je ekzemple unu horo dum la somermonatoj, ni gajnis unu horon da taglumo. Dum laŭ la suno fakte estas la 6a matene, la horolĝo jam montris la 7an. Vespere dum subiro de la suno, ekzemple je la 9a horo, la oficiala horloĝtempo jam estis la 10a. Klare estas, ke tiel ni gajnis unu lumhoron. Klare ankaŭ estas, ke la ekonomia profito same estas konsiderinda.
Tamen por la kamparanoj la abrupta ŝanĝo je iu dato en la printempo kaj denove en la aŭtuno, efikis malhelpa kaj ĝena. Ŝanĝo de la meĥanika horloĝtempo neniel malhelpas la funkciadon en la socio, sed la naturo ne akceptas tujan ŝanĝon.
La ideo pri „somertempo" kiu ebligas profiti plejeble la sunhorojn tamen restis vivanta.
Prof. van den Bergh elpensis novan metodon. Post kelkjara disvastigo de la ideo kaj propagando, post interkonsiliĝo kun pluraj instancoj en Eŭropo, sekvis je la 7a de junio starigo de „Komitato por la Eŭro-horloĝo". Le celo estas akiri standardhorloĝon por Eŭropo, almenaŭ en Okcident-Eŭropo, kiu mezuros la horojn laŭ certa sistemo, per kiu ĉiujare estas garantiata „somertempo". Estas fakte freneze, ke ni en la monatoj majo, juni kaj julio fordormas la belajn matenhorojn kaj laboras dum la plej varmaj horoj de la tago. Se ni, anstataŭ ekzemple je la 7a horo ellitiĝus je la 5a, ni jam profitus 2 sunhorojn. Ni tamen ne faras tion, ĉar la publika funkciado sekvas la

oficialan horloĝon. Je la 5a horo ni, kiuj kutimas ellitiĝi la ja 7a, individue ne povas komenci nian normalan vivon. Ĉiuj dependas unu de la alia. Nia moderna socio organiziĝas meĥanike. Antaŭ jarcentoj tamen multe reguliĝis laŭ la sunhoroj.
Enkonduko de la eŭro-horloĝo havigas al ni homoj kaj cetere al la socio multe da profitoj. La celo de la Eŭro-horloĝo estas, ke ni post decembro ĝis junio ĉiam pli frue ellitiĝos — aŭtomate! Ni — sekve — daŭre pli frue komencas nian ĉiutagan taskon kaj kompreneble ni pli frue venas hejmen, pli frue iras liten. Pli frue almenaŭ laŭ la suna horloĝo. Enkonduko de la eŭro-horloĝo ebligas per simpla maniero funkciadon de la socio laŭ la suna tempo. Ni scias, ke horo konsistas el 60 minutoj, kaj minuto nombras 60 sekundojn. Estas facile ŝanĝi la aparaton por ke la horloĝo iom pli rapide iru aŭ kontraŭe, iom malrapide. Precize tion celas la starigita komitato por la Eŭro-horloĝo. La horloĝo pli rapide iru en la periodo de 21a de decembro ĝis 21a de junio per po 50 sekundoj ĉiun tagon kaj inverse la horloĝo ĉiutage retenu 50 sekundojn en la periodo de 21a de junio ĝis 21a de decembro! Tiel ni gajnas en la unua duonjaro ĉiumonate 30 × 50 sekundojn = 1500 sekundoj = 25 minutoj. Je 21a de junio do Eŭrohorloĝo sekve antaŭeniras 6 × 25 minutojn = 2½ horoj.
Post 21a de junio la suno ĉiam pli frue subiras kaj matene leviĝas pli malfrue. La Eŭro-horloĝo simple sekvas, montrante de nun po 50 sekundoj malpli en 48 horoj.
La 7a horo matene estas je 21 junio fakte, laŭ la naturo, la 4.30a horo. Sekve ni komencas nian laboron en pli freŝa sfero, ĉar ne jam la suno sentigas sian laciĝan varmecon. Same en la posttagmezo.
La profito estas 2½ horojn da taglumo. Kiu kutimas hejmeniri post la laboro —ni diru je la 5a horo — fakte laŭ la naturo iras hejmen en la tagmezo je 2.30 h. Tiel ni plene profitas la reston de la someraj tagoj dum taglumo! Neniel tio kaŭzas melhelpon, ĉar ja ĉio sin direktas laŭ la oficiala horloĝo. Tiu oficiala horloĝo povas aŭtomate montri la 50 sekundojn ĉiutage pli aŭ malpli. Ni, homoj, ankaŭ nun reguligas nian poŝhorloĝon, la vekhorloĝon, kaj tiun en la ĉambro laŭ la horo montrita de la oficialaj hormontriloj.
Akceptinte la Eŭro-horloĝon ni neniel rimarkas la nur 50 sekundojn potage. Ni ŝparas monon ĉar malpli ni bezonas elektran k.c. energion por la lampo dum somervesperoj. La ĉiutaga irado restas sama. Nenio ŝanĝiĝas. Ni enlitiĝas je la sama por ni kutima horo, ni forlasas la liton je la sama horo kiun aŭdigas la vekhorloĝo. Ĉiu kunveno komenciĝos daŭre je la kutima horo, ni diru je la 8a vespere. La bazo por la Eŭro-horloĝo estas la Okcident-Eŭropa Tempo.
En landoj kie nun estas oficiala la Mez-Eŭropa Tempo, kiel ekz. en Nederlando, la diferenco estos unu horo malpli, ĉar ambaŭ temposistemoj diferencas, laŭ la horzono, unu horon.
Kompreneble sama sistemo de horkalkulado ankaŭ eblas en Orienta Eŭropa laŭ la tie uzata Orient-Eŭropa Tempo kiu baziĝas sur la horzono de Moskvo. Ĝi diferencas 1 horon kun la M.E.T. kaj cetere en aliaj kontinentoj kie la lumtagoj dum la somero estas pli longaj ol dum la vintro.
Por ni esperantistoj la planita projekto estas des pli alloga kaj akceptebla, ĉar el ĝi rezultiĝos pli intima kaj utila interlandaj kontaktoj kaj certagrada unuiĝo. Ni montru al profesoro d-ro mag. G. van den Bergh en Amsterdam per poŝtkarto, ke ni esperantistoj en ĉiuj landoj simpatias kun lia propono kaj diskonigos ĝin. La adreso de la „Eŭraklok-komitato" estas Buerweg 12, Bergen N.H., Nederlando.

SINDIKATAJ BATALADOJ

Fine post longa atendado kaj senĉesaj bataloj, la vivkondiĉoj de italaj fervojistoj, inkluzive ankaŭ la „dispremitaj citronoj" (pensiuloj) pliboniĝis.
En la lastaj tagoj de la marta monato 1958 Itala Parlamento dum unu el ĝiaj lastaj kunvenoj — ĉar la 25-an de majo okazis balotado por renovigo de la deputitaro — aprobis leĝon pri la jur-rekono de la personaro de Itala Ŝtatfervojo.
Tiu leĝo alportis grandajn moralajn profitojn de la deĵoranta personaro: tiu estis la lasta vico de la nova regularo, ĉar la novaj salajroj por la dek kvar oficialaj vicrangoj jam estis aprobitaj la 11-an de januaro 1956, sed la plialtiĝon de pensio mi ricevis nur la 25-an de majo 1958! Kompreneble samtempe mi ricevis ankaŭ la diferencon de pensio de la 1-a de julio 1956 ĝis la 30-a de junio 1958.
Tiu ĉi malfruiĝo pruvas ke en mia lando la aferoj antaŭen marŝas malrapide, precipe kiam ili rilatas la emeritulojn. Pro tio oni diras: „pacienco estas la virto de pensiuloj". Kompreneble — ili ne povas striki! Kiel ĝi nuntempe estas, la plialtiĝo de pensio estas sufiĉe grava, ĉar ĝis la 30-a de junio 1956 mia pensio sumis je liroj 31.155 pomonate: tro malmulta por vivi kaj tro multe por morti pro malsato!
Nun mi ricevas 50.121 lirojn, kio estas proksimume 80 U.S.A.-dolaroj. Al tiu sumo oni devas aldoni la 13-an monatpension, kio estas la duobla salajro, kiu estas laŭkutime donita ĉe la jarfino, kiel speciala rekompenso al ĉiuj laboristoj kaj oficistoj, inkluzive ankaŭ la pensiuloj.
Okaze de malsano, nun mi rajtas esti kuracist-helpata kaj same ankaŭ la familianoj. Ankaŭ la novaj senpagaj vojaĝbiletoj multe pliboniĝis, ĉar anstataŭ ricevis la du jar-biletojn validajn por du vojaĝoj (iri kaj reveni) nun mi ricevas karton por trairi 4000 km kaj same ankaŭ la familianoj. Nun mia vivkondiĉo estas sufiĉe komforta pro la fakto ke manĝi ne estas plu konsiderata „malvirto". Kompreneble ni ne povas mangi kvinfoje potage, same kiel la angloj, alie la pensiuloj dikiĝos tro multe.
Ne kredu ke tiuj pliboniĝoj estas donacoj al ni faritaj de itala registaro. Tute ne, ĉar itala registaro ne kutimas donaci eĉ la ŝnuron por nin pendigi. Tiun ĉi bonstaton ni esti devigataj elŝiri per la dentoj pere de sindikataj bataladoj kaj strikoj, pro kio ni multe ŝuldas al la estroj de Italaj Fervojaj Sindikatoj.
Dum mia 34-jara deĵorado kiel unua klasa mekanikisto, mi havis pli multe da tagoj de forestado pro striko ol pro malsano.
Vi certe diros: „Ho, samideano Zoratti estas infektita de strik-malsano". Absolute ne! Mi persone estas preferinta labori anstataŭ striki, sed la striko estas nia nura armilo, kaj ni devas uzi ĝin por defendi nian rajton al la ĉiutaga pano.
Pro tio dum la diktatoreca reĝimo de sinjoro Mussolini la striko estis malpermesita. Niaj strikoj ne estis politikaj sed ekonomiaj. Krom tiu de la 1, 2 kaj 3-a de aŭgusto 1922, kiu estis proklamita kiel protesto kontraŭ la naskiĝanta faŝismo.
La 6-an de aŭgusto 1952 mi estis en Oslo por partopreni 37-an Universalan Kongreson de Esperanto. La saman tagon itala fervojista sindikato proklamis strikon, kaj senscie ankaŭ mi estis strikanto ĉar la oficisto, kiu devis anonci al le ĉefo de la Departemento la nomojn de la personaro kiu strikas, konante mian aligitecon al la sindikataj bataloj, anstataŭ anonci min kiel forestanto

pro ferio, li anoncis min kiel strikanto! Kompreneble mi estis kontenta, ĉar ne ĉiuj povas striki malproksime de la lokomotiv-riparejo (Udine—Oslo 3200 km). Mi nur bedaŭris ke tiu sinjoro ne anoncis ankaŭ sin mem kiel strikanto. Certe li, anstataŭ la monpunon, preferis ricevi la premion de ne-strikanto (itale: crumiro).
La hazardo volis, ke mi finis mian deĵoradon strikante: La 11-a de decembro 1953 estis striko, kiu daŭris 24 horojn, kaj la fino de la striko trovis min jam pensiulo, ĉar la 12-an de decembro mi atingis 58-an jaraĝon. Tial mi frumatene iris al la lokomotiv-riparejo, ne por labori, sed nur por saluti la estrojn kaj la kolegojn.
Mia superĉefo dankis min por la serioza kaj longa kunlaborado kaj diris: „Mi bedaŭras perdi ĝentilan, seriozan kaj kompetentan kunlaboranton, sed tio estas la sorto de ĉiuj, ĉar baldaŭ alvenos ankaŭ mia vico".
Poste li demandis ĉu mi havas iajn plendojn, kaj mi respondis: „Jes, nur unu!". „Kion?" li diris. „Sinjoro C. mi bedaŭras ke de nun mi ne povas plu striki".

Zoratti Angelo, Italio

INTERNACIA KORESPONDSERVO

En la arhusa kongreso okazinta en majo, oni decidis starigi Internacian Korespondservon.
La celo de I.K.S. estas havigi al ĝi seriozajn korespond-adresojn. Disdoni la ricevitajn adresojn inter la IFEF-anaro kaj se eble aliaj esperantistoj.
Ĉiuj demandantoj estas devigataj respondi al la aliaj leterskribantoj. Gelernantoj skribu mem al I.K.S.
La korespondado de la gelernantoj estu kontrolata de la instruisto, almenaŭ en la komenco.
I.K.S. ne respondas al adresoj sen nomoj, aŭ korespondgrupoj.
En leteroj al I.K.S. oni enmetu unu Internacian Respondkuponon.
Ĉiu devas indiki la sekvantan liston:

Nomo	Loĝloko	Deziras korespondi	Pri temoj
Antaŭnomo (	Strato	kun iu el	Aliaj deziroj
Aĝo	Numero	Lernanto	
Ofico	Lernanto	Spertulo	
Lando	Spertulo	Aĝo	

Sendu la informojn al la gvidanto de I.K.S. s-ro W. Biesheuvel, Ceramplein 58hs, Amsterdam Oost, Nederlando.

POR NIA BULTENO

Sub ĉi tiu kapo ni estonte kvitancas ĉiujn donacojn, kiujn ni ricevas por plibeligi nian organon: „La Internacia Fervojisto".
De kolego el Aŭstralio, kiu deziras resti anonima, ni ricevis en funtoj la sumon de pli ol 100 guldenoj.
En la raporto de la arhusa kongreso ni forgesis mencii ke ni ricevis de niaj hispanaj kolegoj la tutan enhavon de ilia kaso.
Koran dankon al ĉiuj donacintoj.

KASISTOJ ATENTU

La adreso de la nova IFEF-kasisto estas: E. R. Oosterwijk, Oostzaanstraat 61 II, Amsterdam Centrum, Nederlando.

LA REDAKTORE RESPONDAS

al s-ro Giessner, Germanio:
Ne ŝajnas al ni konsilinde presigi en alternmonata organo ian artikolon en daŭrigoj, ĉar ĝi pro la longa daŭro perdas sian aktualecon.
Por presigi ĝin en unu fojo, bedaŭrinde mankas la spaco en nia Bulteno.

SURKAMPA LOĜADO — ALIMANIERE

La sindikata gazeto ,,La germana federacia fervojo-oficisto" publikigis en n-ro 16 je la 16-a de aŭgusto 1958 sur paĝo 11 germanlingvan artikolon pri ,,Camping einmal anders", per kiu la taŭgeco de Esperanto multmilfoje kaj tutapude estas pruvata. En ĉi tiu gazeto oni laŭsence povas legi:

> ,,Dum la 10-a kongreso de la Internacia Federacio de Esperantistaj Fervojistoj (IFEF) en Aarhus en Danio (majo 1958) fakprelego kaŭzigis inter la partoprenantaro el multe da landoj fortan aplaŭdon. Interesa propono, kiun la Germana Federacia Fervojo esploras nuntempe, temis pri la ideo de tielnomata ,kampado-vagono'.
>
> Ĉar la surkampa loĝado en tendoj tiom populariĝas, la fakpreleganto instigis enordigi la ideon de kampado -vagonoj en la programon de la eŭropaj fervojoj. La ideo tute ne estas revolucia, ĉar depost pli ol 25 jaroj en Svedio ,hoteloj sur radoj' traveturas la plej belajn regionojn de la lando. Ili haltas mallonge ie, por ebligi ekskursojn, kio ankaŭ estus ebla en aliaj landoj.
>
> Per skizo estis perzentata, kiel tia kampado-vagono aspektu. La vagono enhavu 20 fermeblajn kupeojn kun po 2 sidlokoj. Tiamaniere ĉiu kampadogasto havas fenestrolokon kaj povas pli bone ĝui la preterpasantan ferio-pejzaĝon. Dumnokte la sidlokoj estas eltirataj. Tiamaniere estiĝas lito kaj dua lito estu malsupren klapeble instalota super la fenestro laŭlonge de la vagono. Sed ne nur por bona ripozo estas zorgata, oni malebligas ankaŭ la senton de la kampadogasto, vivi el la kofro', ĉar du ŝrankoj en ĉiu kupeo kaj aliaj modernaj instalaĵoj estigas malgrandan, agrablan hejmon. Koridoro estas meze en la vagono kaj je ties fino la kutimataj tualetejoj kaj pordoj. Plue estas proponita, en la proksimeco de taŭgaj stacioj instali aŭ kompletigi apudrelojn, per kiuj la vagonoj povas esti flankenmetataj. Tegmentkovritaj terasoj kompletigu iom post iom la instalaĵojn. Simplaj gastejoj en la proksimeco zorgu por la diversaj bezonoj de la feriogastoj.
>
> Ekzistas multe da eblecoj por la vojaĝprogramo de kampado-vagonoj. La kampadogastoj tute ne estas devigataj, forlasi la malgrandan hejmon, kiu donas al ili pli da agrablaĵoj kaj ripozo ol la ofte nekomforta tendo — spite la romantikon. Koncernante le monujon de la feriogasto oni certe povas aserti, ke la vojaĝprezoj ne estos plimultekostaj ol la prezoj por la tradicia surkampa loĝado en tendoj, se oni konsideras la kostojn por tendo- kampadiloj kaj por la necesaj transportiloj. Por la tarifaranĝo estas nature grava, ke ĉi tiuj feriohoteloj dum ĉiu sezono plenokupata rulas tra la belan mondon."

Estas esperinde, ke la propono precipe per Esperanto pluen evoluiĝu kaj evidentiĝu, ke tia aprobinda propono venis el la vicoj de Esperantistoj.

A. Benders, Mannheim

LA GERMANA FEDERACIA FERVOJO EN LA UNIVERSALA KONGRESO DE ESPERANTO

La Germana Federacia Fervojo ne preterlasis la okazon, denove pruvi sian progresemon rilate la lingvon Esperanton. Laŭ instigo de la Germana Esperanta Fervojista Asocio la fervoja administracio konsentis fari kelkajn aranĝojn. Por saluti kaj konsili la kongresanojn, alvenantajn per fervojo, estis instalata speciala akceptejo en la ĉefstacio Mainz, en kiu deĵoris dumtage kaj dumnokte fervojistoj, donante la unuajn informojn kaj helpon al la eksterlandaj gastoj, kompreneble ĉio en la Internacia Lingvo.
Tiu ĉi servo danke estis akceptata, ĉar tiamaniere la fremduloj sentis sin malpli fremdaj. Tiel la Germana Federacia Fervojo montris sin kiel helpanto por ĉiu.

En la kongresejo intertempe estis konstruita belega informejo flanke de la fervoja direkcio Mainz. Jam dum semajnoj oni estis preparinta ĉi tiun projekton, kiu nun fine realiĝis, oni nur povas diri, en brila maniero.
Varbafiŝoj el- kaj enlandaj, modelo de transeŭroptrajno, aŭtomate moveblaj afiŝoj kaj kolorbildoj ornamis la fervojan niĉon en la kongresejo. La granda, longa tablo, malantaŭ kiu seninterrompe deĵoris du ĝis tri fervojistoj en uniformo, estis kovrita per blua drapo. Sur ĝi kuŝis horaroj el tuta Eŭropo, varbfolioj, faldprospektoj, kaj la multnombraj kongresanoj, daŭre starantaj antaŭ la giĉeto, pruvis, kiel forte ili bezonis la fervojajn informojn.

Sennombraj kaj ĉiaspecaj estis la informpetoj dum tiuj tagoj. Same kiel la petantoj devenis el la tuta mondo, same la petoj estis ĉiurilate internaciaj. Ĉu estis mendoj de sidlokoj aŭ de litoj por noktvojaĝo, ĉu oni petis informojn pri vetureblecoj al ĉiuj direktoj de Eŭropo aŭ pri veturprezoj en- kaj eksterlandaj, ĉu oni deziris klarigojn pri la surrejna ŝipveturado aŭ petis proponojn pri ekskurseblecoj en la malpli aŭ pli vasta ĉirkaŭaĵo, por ĉio la afablaj deĵorantoj sciis konsilojn kaj klopodis helpi. Ja ankaŭ pri vizo- kaj pasportaj aferoj kaj pri la eblecoj de flugliníoj oni demandis. Entute oni mendis pli ol 150 sidlokojn al ĉiuj eŭropaj landoj, el kiuj 70 estis realigeblaj.
Merkredon la fervojistaj kongresanoj havis sian „grandan tagon". Matene ili fakekskursis al la plej moderna eŭropa signalregadejo en Frankfurt ĉefstacio. 40 partoprenantoj el 8 nacioj aŭskultis la interesegan prelegon pri la centrala aŭtomata funkciigado de la fervoja trafiko en tiu giganta fervoja centro. Ili havis okazon, mem observi la tieajn deĵorantojn dum ilia laboro. Dum la sama tago posttagmeze la fervojistoj en la kadro de internacia fakkunsido de IFEF denove kunvenis kun 60 ĉeestantoj el 9 nacioj aŭskultis altnivelan prelegon pri la temo „Raciigado, modernigado, aŭtomatigado ĉe la fervojo", tradukitan artikolon de fervoja prezidanto Geitmann.

Dum la ekskursa tago ĉiuj deĵorantoj de la fervoja informejo akompanis la specialan trajnon al Heidelberg kaj Michelstadt, survoje helpante kaj konsilante la esperantistajn pasaĝerojn, kiuj post la ekskurso adiaŭis de ili kun vortoj kiel jenaj: „Unue ni iom timis viajn seriozajn uniformojn, sed poste ni ekkonis, ke vi ne nur estis tre afablaj helpantoj, sed eĉ kavaliroj en la dancvagono."

Fine oni ne silentu pri tio, ke la Germana Federacia Fervojo oficiale delegis kaj pagis 6 deĵorantojn dum la tuta semajno, ke ili portis sur la maldekstra maniko orkoloran rubandon kun la inskribo „Esperanto" kaj ke ili ĝisfunde konis sian fakon, tiamaniere bonege reprezentante la germanan fervojon, kaj la esperantistojn fervojistajn.

Krome, Esperanto - Filmo - Germanujo, en kiu preskaŭ nur kunlaboras fervojistoj, prezentis en Mainz por la unua fojo la sonfilmon „De Braunschweig al Harz", kiu montras la belaĵojn de tiu regiono. La kongreso en Mainz ankaŭ estas filmata, kaj en ne longa tempo tiu nova filmo estos luebla ĉe Esperanto-Filmo-Germanujo. Same oni povis aŭdi kaj aĉeti en la kongreso la unuan gramofondiskon de Esperanto-Filmo-Germanujo kun popolkantoj el diversaj landoj. Kelkaj cent tuj estis venditaj, la provizo preskaŭ elĉerpita. Jen la esperantistoj finfine haves siajn kantojn sur diskoj, eĉ kun teksto aldonata. Demandoj kaj mendoj bv. direkti al la konata adreso: Esperanto-Filmo-Germanujo, Rudi Biernath, Ackerstrasse 53, Braunschweig, Germanujo.

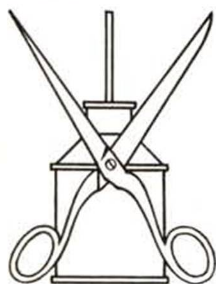


VETURANTAJ INSTRUEJOJ

La konstanta evoluo de la fervoja organismo postulas ĉiam pli ampleksajn sciojn de la dungitaro kaj plibonigon de la tekniko pri instruado kaj ekzercado de la respondecaj instancoj. Kvankam la Germana Federacia Fervojo havas multe da propraj instruejoj, tamen ne ĉiam estas eble al la fervojistoj laborantaj je multaj lokoj, viziti centran instruejon.
Pro tio ĉiu fervoja direkcio funkciigas plurajn instruvagonojn, ĉe kiuj pleje temas pri kvaraksaj transkonstruitaj vojaĝvagonoj de pli malnovaj konstruspeco. Ĝia interno povas esti ŝanĝata laŭbezone en ejo por filmprezentado, instruejo por signaloj kaj gvidejo de lokomotivo. Le necesaj teknikaj instalaĵoj estas enkonstruitaj kaj povas esti funkcikapablaj por la dezirata celo per malmultaj manipuloj. La vagonoj havas spacon por ĝis 50 aŭskultantoj kaj pokaze spertan pro longa praktika deĵortempo instruanton.
Helpe de la enkonstruita sonfilminstalaĵo povas esti farataj kompreneblaj komplikaj fervojaj fariĝoj kaj kuntenigoj, kiuj sole per vorto kaj skribo senpere ne estas kapteblaj. La „rulantaj lernejoj" ankaŭ povas esti lokitaj sur pli malgrandaj stacioj, tiel ke ankaŭ la fervojistoj deĵorantaj en flanke situantaj deĵorejoj povas ĝui la avantaĝon de pliklerigado per filmoj aŭ verkfidelaj modeloj de signalejoj aŭ maŝinaj instalaĵoj.
Por la signifo de la instruado de la fervojistoj signas inter alie la preskribo, ke ĉiu fervojisto devas viziti dekfoje pojare deĵoran instruon, escepte se li estas okupata en la administracio. La dek horoj postulataj por tio estas alkalkulataj al la laŭplena labortempo.

El „Bundesbahn-Mitteilungen" n-ro 24/57. D. J. Ffm

EL GAZETO KAJ SENDITAĴO



Wien ĉiam havas sezonon

Ni ricevis bele ilustritan propagandilon, eldonitan de „Fremdenverkehrsstelle de urbo Wien", sub la titolo: „Wien ĉiam havas sezonon".

La verkisto donas al ni superrigardon pri la urbo de antaŭ du mil jaroj ĝis nun. Li rakontas pri la detruaĵoj pro katastrofoj kaj la rekonstruon; pri arto kaj scienco; laboro kaj amo.

Konsiderante ke Vieno estas la celo de nia postkongresa ekskurso en 1959, ni rekomendas ĉi tiun reklamilon al ĉiuj partoprenontoj.

Oni povas ĝin mendi kontraŭ alsendo de unu respondkupono al: Internacia Esperanto-Muzeo en Wien, 1 Hofburg, Aŭstrio.

Per la fervojo tra Aŭstrio

Ilustrita gvidilo, eldonita laŭ ordono de la Fervojaro, de „Österreichische Verkehrswerbung Ges. m.b.H. en Wien".

Ĝi montras al ni la vojaĝeblojn tra la bela Donaŭ-lando.

De okcidento al oriento kondukas la plenelektrigita Westbahn kaj peras al la vojaĝanto unikan profilon tra la pejzaĝo, kulturo kaj historio de Aŭstrio.

Diversaj kartoj de fervojlinioj agrabligas la legadon kaj faras la gvidilon valora posedaĵo.

Interesuloj povas ĝin mendi kontraŭ alsendo de unu respondkupono al la suprenomita Esperanto-Muzeo en Wien.

Faldprospekto pri Malmö

La sveda urbo Malmö eldonis multkoloran faldprospekton en Esperanto kun pluraj bildoj, urbokarto kaj historia rerigardo.

Unuopa ekzemplero havebla senkoste de **Malmö Turisttrafikförening, Malmö Svedujo.** Skribu en Esperanto, sed nepre indiku ke vi deziras broŝuron en Esperanto.

BONDEZIRAJ KARTOJ

U.E.A. eldonas bondezirkartojn por Kristnasko kaj Novjaro.

Ili montras reproduktaĵojn de famaj pentraĵoj de Holandaj Majstroj el la Ora Jarcento, kaj konsistas el du serioj de po 6 reproduktaĵoj de la plej famaj tiaj verkajoj.

La serioj A kaj B estas samprezaj. Ĉiuj bildoj estas diferencaj.

La prezo de unu serio de po 6 kartoj kun kovertoj estas 3 ned. gld. aŭ 12 steloj. Ili estas mendeblaj ĉe S-ino M. H. Vermaas, Eendrachtsweg 7, Rotterdam, Nederlando.

ENGLISH—ESPERANTO

Fervojaj Terminoj de Edward M. Rosher, M.Inst. C.E.

Bazita sur la Franca-Angla eldono de Lexique Technique Ferroviaire, eldonita de S.C.N.F. 21. 5 cm × 26.5 cm kartone bindita, multobligita. Prezo: 8/- ŝilingoj, 16 steloj aŭ respondkuponoj afrankite.

Mendebla ĉe Edward M. Rosher, Tamalpais, Kingsley Green, Haslemere, Surrey, Anglio.

NI GRATULAS

Nia franca amiko kaj kolego André Blondeaux, portanto de la arĝenta medalo de la „Société Nationale d'encouragement au Bien" ordoniĝis kiel Oficiro de la Akademiaj Palmoj pro siaj altaj meritoj por Esperanto.
La IFEF-estraro kune kun la multnombraj amikoj de s-ro Blondeaux aplaŭdas tiun elekton, ĉar li vere meritas tiun.
S-ro Blondeaux fervoris ne nur en F.F.E.A. sed ankaŭ en I.F.E.F.
Dank' al lia obstineco nia franca sekcio povis jam en 1955 dum la 7-a IFEF-konreso en Zurich prezenti la esperanton tradukon de la „Lexique Technique Ferroviaire de S.N.C.F."



FERIOSEMAJNO EN NEDERLANDO

La grupo Zwolle de FERN (Fervojista Esperantista Rondo Nederlando) organizis denove sian jam famkonatan feriosemajnon en la feriocentro „De Leemkule". Ĉi-foje ĉeestis 37 partoprenantoj el Aŭstrio, 13 el Svedio, 2 el Francio, 1 el Germanio kaj kelkaj el Nederlando.
Dumtage oni ekskursis per aŭtobuso tra la provinco kaj dum la vespero la gastoj dancis kaj ludis, aŭ amuzis sin alimaniere.
Dum unu tago en tiu semajno okazis la jarkunveno de FERN en „De Leemkule", sed la plejmultaj kongresanoj venis jam unu tagon antaŭe por kune kun la aliaj gastoj partopreni grandan aŭtobusan ekskurson.
Tiun semajnon la granda salono de la feriodomo estis plenplena de ĝojaj homoj. La kamparane vestita loka muziksocieto „De Kleikluten" (La argilopecoj) aŭdigis gajajn sonojn, kiuj logis al dancado kaj kantado.
Sabatmatene la tuta karavano iris per vagonaro al Amsterdam kie boatveturo tra la multaj kanaloj kaj vizito al la insulo Marken metis finon al la agrabla semajno, kiun ankoraŭ longe memoros la entuziasmaj partoprenintoj.
Laŭdon por la organizintoj, kiuj laboregis por kontentigi ĉiujn.

H. Hoen



Redaktoro H. Hoen, Von Liebigweg 7, Amsterdam O. Nederlando